CINQ GROSSES CYLINDRÉES
TOUS CHEMINS MISES AU DÉFI
EN PAYS BERBÈRE

BMW	
Puissance	105 ch
Couple	11,7 m.kg
Conso moyenne	5,3 l
Prix*	13 790 €

HONDA	
Puissance	93,7 ch
Couple	9,9 m.kg
Conso moyenne	5,9 l
Prix*	12 390 €

KTM	
Puissance	106 ch
Couple	10,1 m.kg
Conso moyenne	6,4 l
Prix*	13 150 €

MOTO GUZZI	
Puissance	105 ch
Couple	11 m.kg
Conso moyenne	5,7 l
Prix*	14 290 €

TRIUMPH	
Puissance	106 ch
Couple	10 m.kg
Conso moyenne	5,5 l
Prix*	11 600 €

MESURES MOTO MAGAZINE
* PRIX AVEC ABS

TAILLÉES POUR

Au fil des années, les trails ont perdu de leur polyvalence pour se muer en respectables GT. Lourds (250 kg en moyenne) et puissants (environ 100 chevaux), sont-ils encore capable d'assumer ce pour quoi ils ont été conçus ? Après 1 500 km de routes et de pistes au Maroc, trois baroudeuses persistent et signent.

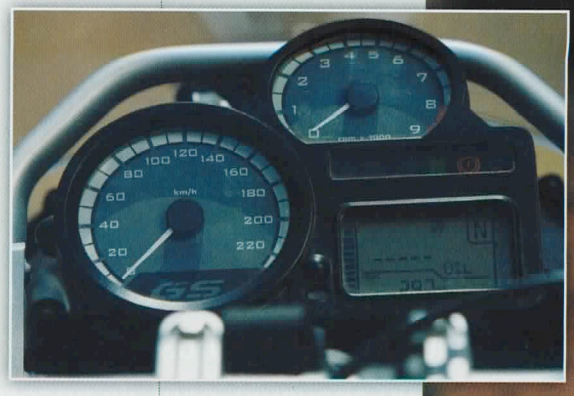
L'AVENTURE

Il en manque une ! Absente sur cette image, la Honda Varadero est occupée à « prendre la photo »...

Début des années 70. La France bouscule ses vieilles lunes, et la jeunesse est à la recherche de valeurs et d'horizons nouveaux. Mai 68, Woodstock et le Flower Power, ainsi que le film culte « On any Sunday », avec Steve McQueen, sont dans tous les esprits. Et les motards rêvent désormais de destinations lointaines... Toujours attentifs aux tendances, les constructeurs japonais s'empressent de répondre à la demande et proposent des motos simples, faciles et légères. Le succès est foudroyant ! Ainsi commence l'âge d'or du trail deux-temps (Yamaha DT 1, Suzuki Apache et autres Honda Elsinore). En France, ce mouvement donne naissance, en 1978, au mythique rallye Paris-Dakar.

Premier virage à l'aube des années 80, le trail passe au quatre-temps, prend de la cylindrée (il cube désormais entre 500 et 600 cm^3), mais surtout du poids (40 kg en moyenne...). C'est la catégorie la plus vendue en France, les routes en sont inondées : Honda XLS, Suzuki DR, Yamaha XT, Kawasaki KLR, affublées souvent de petits noms évocateurs de grands espaces – Djebel pour Suz', Ténéré pour Yam', Tengaï pour Kawa et même Paris-Dakar pour Honda ; et une certaine BMW 80 GS, déjà ! Mais le mythe du désert s'essouffle... Les années 90 voient l'avènement du roadster (Kawasaki Zéphyr, Suzuki Bandit, etc.). Pour continuer à exister, les trails mutent gentiment vers un usage plus routier. Ils doivent gagner en confort, être puissants pour rouler en duo et protéger le pilote. Cette nouvelle orientation sonne comme le glas, ou tout du moins une mutation, de la catégorie... Yamaha lance sa Super Ténéré et Honda sa Varadero, suivis peu après par les Suzuki V-Strom et Triumph Tiger.

Cette évolution nous amène, aujourd'hui, à des machines dont le positionnement mérite réflexion... Le « gros trail » est-il capable de faire honneur à sa prestigieuse lignée ou est-il devenu un ava-



Difficile de faire plus complet.... pour peu que vous optiez pour quelques options ! Notre BM informait sur tout, dont la pression des pneumatiques et la température d'huile moteur. Lisible, rigoureux, bref, du matos allemand !

Dommage que la photo ne soit pas en « odorama »... Dans le souk de Marrakech, les étals d'épices orientales flattent les narines autant que les yeux... Un vrai bonheur, qui vous met en appétit à n'importe quelle heure !

Une petite ville de province, un jour de marché. L'effervescence est perceptible. Ça court dans tous les sens, ça roule de partout, il faut faire gaffe. Personne ne semble surpris par notre convoi. Il faut dire que de plus en plus d'Européens viennent chercher l'aventure par ici. Non sans raison !

Les particularités techniques propres à BMW (Telelever, suspensions pilotées, Paralever), apportent un vrai plus au roulage. Tenue de route, sécurité, confort, la GS est une machine aboutie, mais elle manque un peu de piment. Perfection et passion ne vont pas toujours de pair...

Jour 1. C'est parti. Côté équipement et protection, il n'y a pas photo, la Béhème cloue le bec aux copines et emporte le cœur du voyageur

tar marketing qui n'ose plus changer d'appellation ? Pour y répondre, nous avons sélectionné cinq machines bien différentes et les avons soumises à un traitement sans concessions sur les routes et les pistes du Maroc.

Chargées comme des mules. Dans un jardin verdoyant d'un riad marocain, nos motos ont fière allure. Belles avec leurs couleurs vives, propres comme des machines neuves, elles attirent les regards et déjà, les premiers commentaires tombent... Gilles, lecteur invité pour cette aventure (il aime bien les trails, il en possède et roule régulièrement en enduro), semble apprécier le style particulier de la Moto Guzzi 1200 Stelvio. « *Quelle tronche ! Elle ressemble aux poissons rouges japonais, avec ses yeux exorbités !* » De son côté, Éric, grand béhémeviste devant l'éternel (personne n'est parfait...), n'a d'yeux que pour la machine de guerre germanique, répondant au doux nom de R 1200 GS... Véritable outil dont la fonction a dicté la forme ! « *Rien qu'en la détaillant, tu peux deviner qu'elle est performante, c'est la machine du globe-trotter par excellence !* »

Pour nous Occidentaux, ce spectacle laisse perplexe... Toute une famille sur un cyclo, sans casque, l'aîné en équilibre sur le marchepied, ça fait peur. Cette insouciance a d'ailleurs un prix, celui d'un record impressionnant de morts sur les routes ; au point que le gouvernement a fait de la sécurité routière une priorité absolue pour les années à venir.

Étienne est, lui, sans états d'âme (fonction oblige), mais louche sérieusement vers la KTM 990 Adventure et son look de cocotte en papier. « *Hummm, m'est avis que c'est elle, la reine du Maroc, vous allez voir...* » Stephen, notre photographe, dicte son choix en fonction de son impératif premier : transporter son encombrant équipement. C'est donc vers la Varadero qu'il jette son dévolu. « *V'là le monstre ! Je vais pouvoir la charger comme une mule, cool...* » Quant à votre serviteur, éreinté par plus ●●●

●●● de 30 heures de camion pour acheminer les motos en pays berbère, c'est la Triumph 1050 Tiger qui lui échoit. Sans regret, même si les pneus au profil route et les jantes de 17 pouces le laissent perplexe...

Souks et gymkhana. Après une nuit réparatrice dans l'intimité d'une tente berbère (murs en terre, toit en toile), et histoire de commencer en douceur, nous nous adonnons aux joies de la conduite en ville, sur un terrain pour le moins insolite : Marrakech, dont la perpétuelle effervescence n'est pas une légende. Chacun se jette sur une moto, sans perdre de vue ni les hauteurs de selle (comprises de toute façon entre 840 et 880 mm...) ni les largeurs (l'effet d'arcade), qui exigent des plus petits un peu d'attention... Car d'emblée, le poids de certaines se ressent : redresser la Varadero ou la Stelvio de leur béquille

Jour 2. La route ici, c'est pas comme là-bas. Elle appartient à tout le monde, chacun se débrouille. On s'adapte

latérale, par exemple, exige– déjà – un effort non négligeable !

À peine en selle, nous voici propulsés dans un autre monde ! Formatés « à l'occidentale », nous mettons un peu de temps à nous adapter au nouvel environnement : berlines Mercedes diesel hors d'âge où s'entassent 8 personnes, camions avachis par des années de labeur, mobylettes « familiales » (papa, maman et le petit dernier sur le marche-pied central, tous sans casque) ou encore vélos dépourvus de freins et de lumière, bourricots chargés ras la gueule et piétons courant devant nos roues... Quant au code de la route, c'est facile à comprendre, il n'y en a pas ! Quoique intimidant au départ, ce joyeux bordel finit par nous amuser, voire nous charmer... Dans Marrakech, la police, omniprésente, tente de mettre un semblant d'ordre, mais embouteillages, coups de klaxon et débrouillardise restent de mise ! Sur la Varadero, Stephen est à la peine; Lourde, large, imposante, la Honda (et son pilote) souffre, mais un bon rayon de braquage et un ensemble moteur-transmission assez souple améliorent le tableau. Autre moto peu à l'aise, la Guzzi. La faute à un levier d'embrayage super dur et à un moteur difficile au pas (gros coups de pistons). La KTM et la BMW se montrent plus faciles, la première étant bien aidée par sa finesse et sa légèreté, la deuxième par un centre de gravité bas, un moteur rond et un rayon de braquage correct. Mais le plus décontracté est sans conteste le tigre britannique. Un gabarit contenu, une souplesse moteur exemplaire (elle roule sur le ralenti sans problème) et un train avant léger (l'angle de chasse fermé et la roue de 17 pouces n'y sont pas pour rien) laissent le loisir d'admirer la Médina, vieille de mille ans, sans trop s'occuper de sa conduite. En fait de prédateur, cette bécane serait plutôt un bon gros matou...

Le centre-ville historique, le fameux souk, les quartiers huppés et leurs riads, gigantesques maisons traditionnelles... La ville s'offre à nos yeux ébahis, tandis que Stephen ne sait plus où donner de l'objectif ! Il mitraille pendant que nous marchandons quelques babio- ●●●

Tous les plaisirs du Maroc... dont celui d'un bon petit déj' dans un riad. L'atmosphère chaleureuse de ces lieux incite à traîner... (PS : les beignets étaient excellents !)

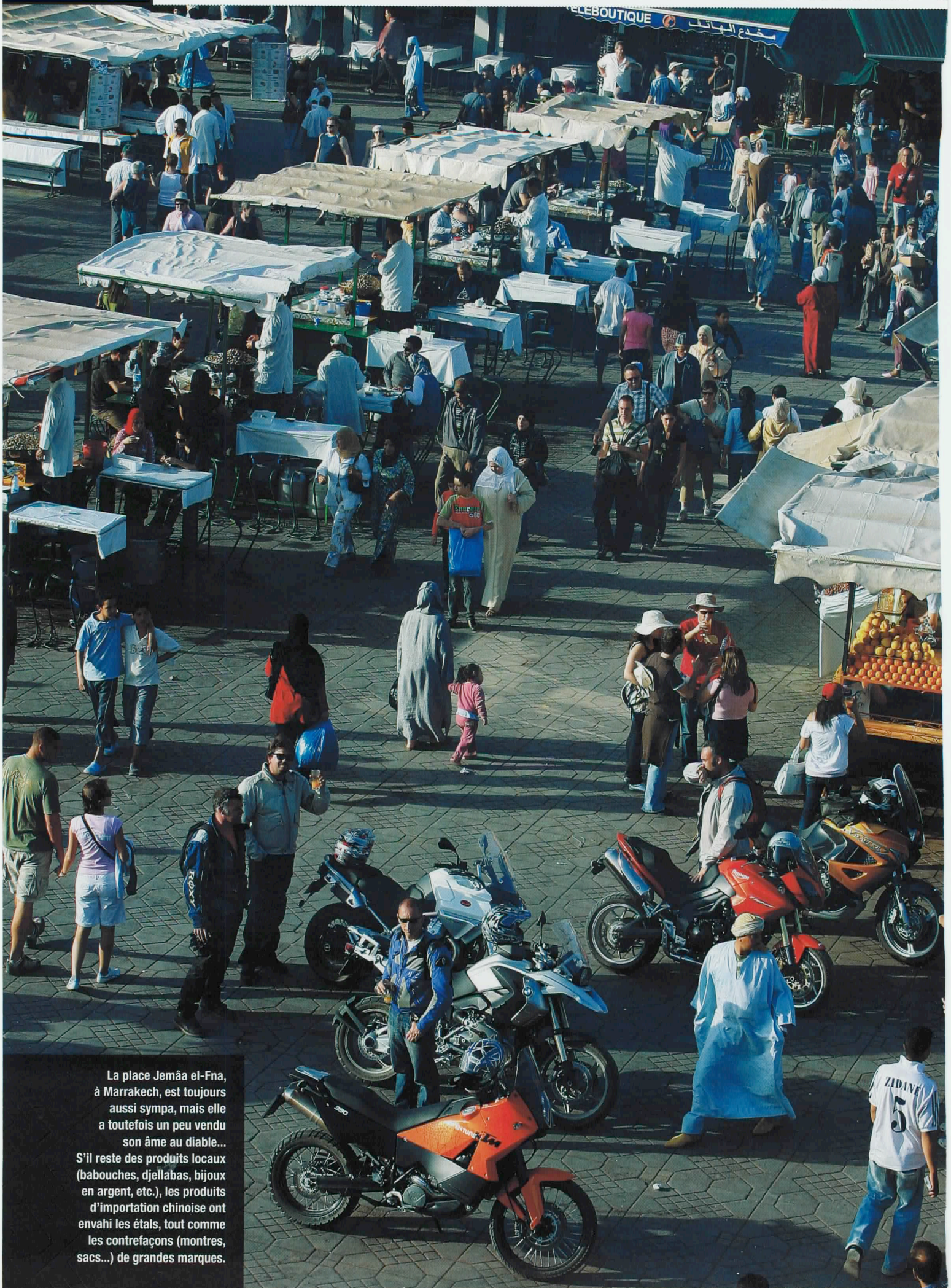
Commun à quasiment toute la gamme KTM, le tableau de bord de l'Adventure a – presque – tout pour séduire : il ne propose pas de jauge de carburant. Une lacune à nos yeux, surtout pour une machine incitant à s'aventurer dans des contrées peu équipées en stations-service.

Un seul mot d'ordre sur les routes marocaines : vigilance ! Camions, voitures, mulets, cyclos, vélos, chiens, moutons... C'est, dans le désordre, ce que vous risquez de croiser au détour d'un virage. Pas grave, on adapte sa vitesse et on profite du spectacle...

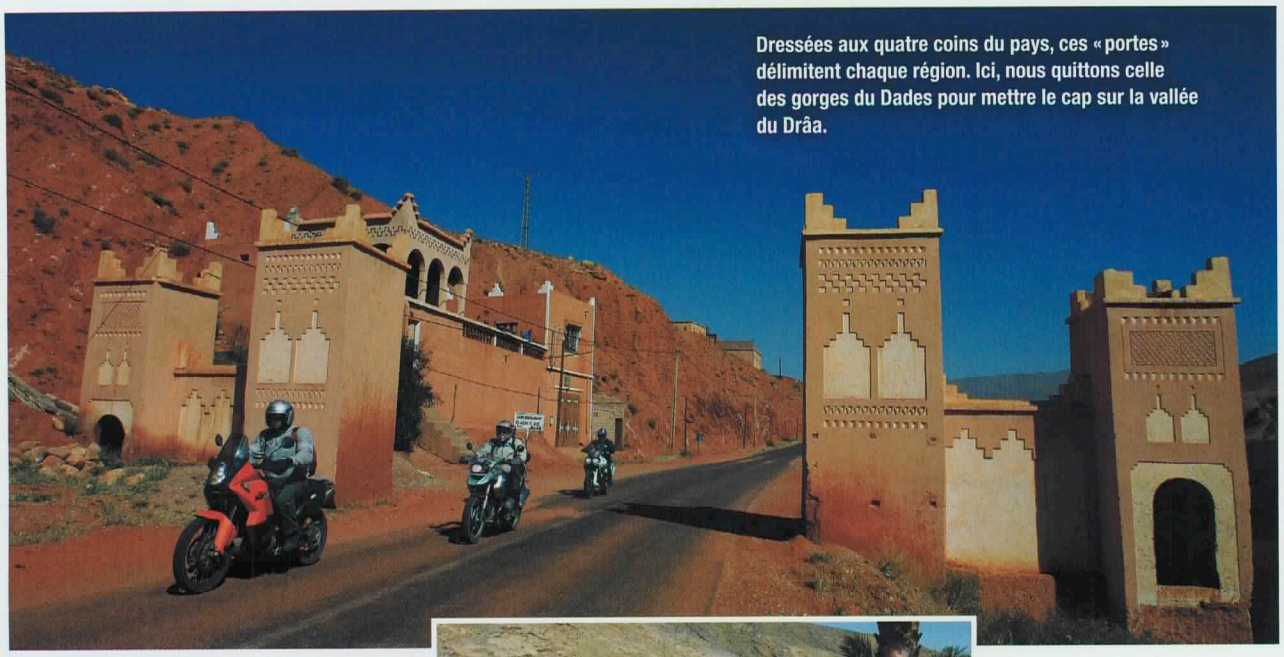
L'attitude d'Éric, à droite sur la photo en dit long : *« Quel fourbe ce Gilles, il taxe la KTM juste au moment où nous attaquons la piste... »* Mais la basse manœuvre aura un prix : trois crevaisons pour l'autrichienne ! Les chambres à air, y'en a marre, vive les tubeless !

Au bord des routes, les enfants nous saluent, voire nous haranguent pour obtenir des babioles : bonbons, menue monnaie, mais aussi stylos. La solution : en amener une boîte et en faire don à une école.

Autoroutes, routes, pistes, chemins, gués... Rien, vraiment rien, ne résiste à la KTM. C'est la plus passe-partout de ce comparatif. Avec un gros moteur pêchu, un gabarit et un poids contenu, c'est aussi la moins fatigante au fil des heures. Reste son style « origami », original, mais pour le moins radical.



La place Jemâa el-Fna, à Marrakech, est toujours aussi sympa, mais elle a toutefois un peu vendu son âme au diable... S'il reste des produits locaux (babouches, djellabas, bijoux en argent, etc.), les produits d'importation chinoise ont envahi les étals, tout comme les contrefaçons (montres, sacs...) de grandes marques.



Dressées aux quatre coins du pays, ces « portes » délimitent chaque région. Ici, nous quittons celle des gorges du Dades pour mettre le cap sur la vallée du Drâa.

●●● les locales avec les nombreux vendeurs qui, apparemment, ont tous une solide formation « force de vente » acquise sur le tas !

Place aux grands espaces. Une boucle de 1 200 km nous attend. Au menu, routes et pistes, histoire de voir de quoi nos machines sont capables... Mais avant d'en découdre, il faut arrimer nos effets de baroudeurs... Tout un art avec les mauvais élèves que sont la Katoche et la Triumph. L'autrichienne ne dispose que d'un petit porte-paquet et d'une selle passager étroite. Plus grave, ses pots haut perchés ont tôt fait de brûler tout sac souple posé en travers de la selle. De plus, il n'y a pas d'ergots d'arrimage, et le réservoir ne peut accueillir la moindre sacoche (il est en plastique et fait office de boîte à gants). L'anglaise ne fait guère mieux : une selle riquiqui, pas de porte-paquet ni d'ergots pour les tendeurs... Seul recours, le réservoir en acier capable de recevoir une sacoche magnétique. Pour les trois autres, c'est « royal au bar ». La Guzzi offre une selle large, plate et de multiples points d'ancrage pour les tendeurs (les supports sacoche, en fait). Idem pour la Varadero qui, outre un réservoir en acier, propose un porte-paquet digne du pont d'envol du Charles-de-Gaulle et une selle XXL. Mais la médaille d'or revient sans conteste à la bavaroise. La selle passager se dépose pour libérer une plate-forme de chargement avec multiples points d'arrimage ! Une capacité d'emport largement supérieure à celle des autres et qui ne saurait laisser les accros au long cours indifférents.

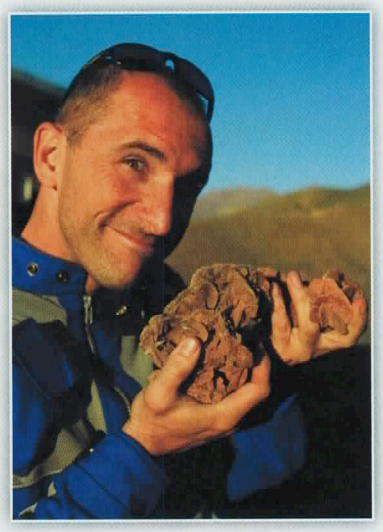
Tous les ados du monde se ressemblent... À la vue d'une moto, leurs yeux s'écarquillent et l'envie de monter dessus est irrépressible... Leurs remarques étaient pleines de bon sens : *« Elle est belle ta moto, m'sieur, mais qu'est-ce qu'elle est grosse ! »*

→ L'AVIS DE...

RICO DE MOROCCO,
ROULE EN BMW R 1150 RT

UNE VRAIE BAROUDEUSE

Pour faire un bon film d'aventure, il faut un décor digne des grands westerns – je propose le Maroc –, un vrai héros – au hasard, moi –, et une monture fidèle – là, c'est facile : la 990 Adventure. Fidèle, car sur les pistes défoncées du sud-est marocain, j'en avais besoin vu mon faible niveau en TT. Elle est un peu haute pour mon 1,74 m, je l'admets, mais tellement légère... Et puis sa finesse me permettait de bien garder la pointe des pieds par terre. Et que dire de son moteur ? C'est simple, il m'a emballé par son coffre, sur piste comme sur route de montagne. Et cette allure ! Une vraie baroudeuse ! Alors m'sieur KTM, si tu me lis, et qu'il te reste une place dans un prochain rallye africain, je suis libre. Même pour simplement chauffer les moteurs au parc fermé !



Avant les contreforts de l'Atlas en direction du col de Tizi-n-tichka, une longue route genre nationale nous permet d'évaluer le duo confort-protection. Hier si pataude en ville, la Varadero prend sa revanche et s'impose comme LA machine à bouffer du kilomètre ! Confort, protection, allonge moteur, elle a tout ! Et se permet même de faire mieux que certaines GT. Deuxième place pour la BMW, dont la position de conduite et la protection n'appellent pas la critique, à condition de laisser la bulle en position basse (pour les turbulences au niveau du casque). Sur les talons de l'allemande, la Guzzi, dont la protection de la bulle (réglable) et la position de sénateur a recueilli de nombreux suffrages. ●●●

••• Il s'en faut de peu – une selle et des suspensions un peu moins fermes – pour qu'elle ne devance la BMW. Lanternes rouges, la Triumph et la KTM. L'anglaise est confortable, mais sa bulle est bien trop basse pour protéger des éléments, tandis que les jambes sont un poil trop repliées (comme sur un roadster). Et l'Adventure ? Sa bulle, verticale, pousse le vent plus qu'elle ne le pénètre, ce qui occasionne de légères turbulences. Dommage, car la position de conduite est naturelle et la selle moelleuse.

Chez Guzzi aussi, la mode semble être aux ordinateurs plutôt qu'aux tableaux de bord ! Pléthore de fonctions, pas toutes utiles d'ailleurs (vitesse maxi enregistrée, par exemple) et une jauge de carburant, conçue autour de trois énormes barre-graphes, mais à la précision aléatoire... Pour faire taire les mauvaises langues, nous n'avons eu à déplorer aucune panne électronique...

Lacets de montagne. Passé la ville de Taddert, nous attaquons la montée du col, une route tortueuse, ponctuée d'obstacles variés (trous, cailloux, etc.) et chargée d'histoire pour les amateurs d'engins roulants (camions Berliet « nez de cochon », Peugeot 504 et autres Renault 12). Bref, un terrain propice aux parties-cycles incisives... Première à lancer l'assaut, la Triumph. Sa géométrie de roadster, son châssis monté en 17 pouces et ses gommes « route » ne font qu'une bouchée de la concurrence. La BMW tente de s'accrocher et, pour peu que l'on ait sélectionné l'ESA en mode « sport », elle s'en sort plutôt bien. Avec un centre de gravité bas et un Telelever lisant parfaitement la route, on attaque en toute confiance ! L'italienne ne s'en laisse pas conter et fait valoir une partie-cycle neutre, équilibrée juste ce qu'il faut, et des suspensions tarées dures. Seul regret : une monte pneumatique bien trop large à l'arrière (un 180, alors que la BMW est montée en 150), qui pénalise sa vivacité. En queue de peloton, la Varadero souffre encore une fois de son embonpoint, et ce malgré une partie-cycle homogène. Mais dès que le rythme augmente, la Honda renvoie aux lois élémentaires de la physique : corriger la trajectoire de cette moto déjà difficile à balancer et à placer demande un effort certain, nécessaire pour contrecarrer un centre de gravité haut perché. La KTM, enfin, paie son orientation TT. D'une •••

Jour 3. L'horizon s'élargit, hommes et machines se lâchent. De vallées verdoyantes en gorges vertigineuses, le périple nous en met plein les yeux

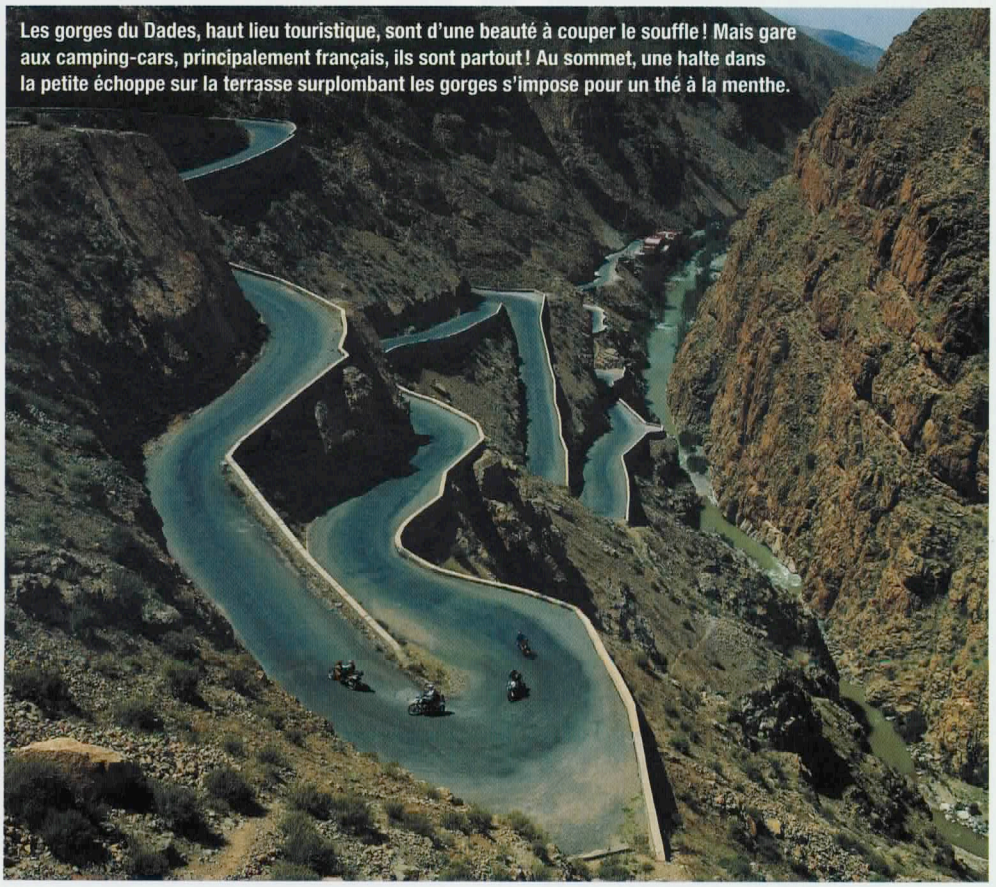
Hamed, Mouloud, Rachid, et Fouad, un team multifonction de choc, d'une disponibilité que l'on ne rencontre plus chez nous. Et sur la table, une boîte de vitesses Peugeot en attente de synchros d'occas'...

Les concessions aseptisées aux allures de salle de bain n'ont pas cours au Maroc. Ici, la mécanique se fait dans la poussière et la sueur... Rien n'est jeté, tout se recycle, comme ce moteur diesel « Indenor » de 504, qui s'apprête à entamer une seconde vie sous le capot d'une 505 break. Et c'est reparti pour 500 000 km !

↘ LES BONS PLATS

On mange divinement au Maroc. Nos 12 heures de moto quotidiennes ne nous ont pas laissé le temps de choisir nos tables, mais les arrêts impromptus n'ont jamais été sources de déception. Règle n°1 quand il fait chaud : boire et reboire encore de l'eau minérale. Après, ne pas hésiter pas à commander une salade marocaine en entrée, car constituée de légumes frais. Pour le plat principal, c'est l'embarras du choix entre tajine

– un plat mijoté à l'étouffée dans un récipient en terre cuite, avec toutes sortes de viandes (bœuf, agneau, poulet)
– et couscous, à la saveur bien différente de nos productions locales, puisque légèrement sucré et beaucoup plus parfumé. Enfin, Les motards pressés se régaleront de brochettes. Cuites devant vous, elle sont accompagnées de frites maison. Et pour finir ? Une belle orange cueillie à l'arbre, saupoudrée de cannelle, avec un thé à la menthe. L'addition ? Contenue malgré le prix « touriste » : 8 € par personne pour un repas complet.



Les gorges du Dades, haut lieu touristique, sont d'une beauté à couper le souffle ! Mais gare aux camping-cars, principalement français, ils sont partout ! Au sommet, une halte dans la petite échoppe sur la terrasse surplombant les gorges s'impose pour un thé à la menthe.

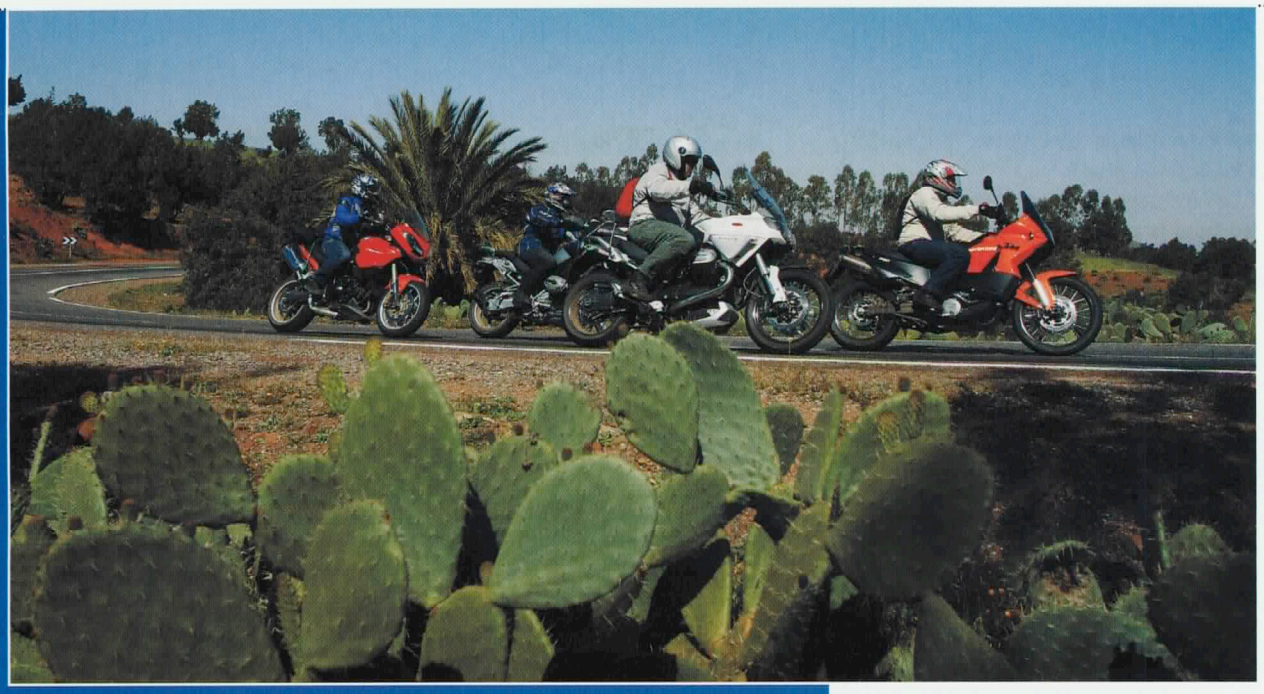
La bonne surprise de ce comparatif ! Comme le dit une publicité automobile en ce moment : « Redécouvrez Guzzi. » Moteur à forte personnalité, transmission désormais agréable, tenue de route satisfaisante, la Stelvio est une bonne machine... qui ne tombe pas en carafe ! Nous n'avons pas eu le moindre souci, malgré une utilisation « musclée ».

Lisible, complet, le tableau de bord de la Triumph fait presque un sans-faute. Seule la manipulation des minuscules boutons de commandes laisse à désirer. On attend, comme sur la Street Triple, un indicateur de rapport engagé...

●●● part, la jante de 21 pouces induit un effet gyroscopique important qui nuit aux changements d'angle et aux variations d'inclinaison ; d'autre part, une monte pneumatique spécifique TT (Pirelli scorpion A/T) invite à calmer le jeu pour rester sur la route... D'autant que la lumière déclinante à l'approche de Ouarzazate multiplie les contre-jours et les chausse-trappes.

Bouts droits. Le programme – chargé – de la journée nous conduit, cap au nord-est, vers la vallée du Dades. À peine sortis de Ouarzazate, la P 32 nous offre un espace de jeu où nous pouvons laisser nos mécaniques s'exprimer : de grandes lignes droites désertes ponctuées de larges courbes et, cerise sur le gâteau, sans âme qui vive... Gaz ! Trois moteurs retiennent d'entrée de jeu notre attention. Vif, puissant et sonnant clair, le twin de la KTM ne renie pas ses origines sportives ! À la moindre sollicitation, il catapulte la moto, sous réserve toutefois de rester dans les tours (4 000 minimum), la souplesse n'étant pas son fort, tout comme sa boîte de vitesses, pas très agréable à l'usage (débattements importants, claquements). Autre source de plaisir, le twin de la Guzzi est un véritable plaidoyer pour les mécaniques

À l'instar de la Honda, la Tiger n'est pas franchement un trail. Avec une géométrie de roadster et un équipement de routière (jante, dimension des pneus, etc.), elle nous a surpris en s'affranchissant toutefois des difficultés de notre périple. On rêve d'une version tous chemins pour visiter la planète.



Cactus et palmiers, un dépaysement total au fil des routes et des pistes, un soleil de plomb, un ciel bleu azur et une bande de copains... Que rêver de mieux pour des vacances ?

→ L'AVIS DE...

GILLOU « TIGMASTER »,
ROULE SUR UNE HONDA 600 TRANSALP

UNE BELLE SURPRISE

Sous une silhouette que je trouvais peu harmonieuse au premier abord avec ses deux phares globuleux, j'ai découvert une moto vivante, attachante et agréable à conduire. Du ralenti, où elle se dodeline de droite à gauche, jusqu'à ses envoûtantes montées en régime, en passant pas les bonnes vibrations qu'elle transmet par son guidon, la Guzzi fait partie de cette race de machines qui ne laissent pas indifférent. Une personnalité qui vous donne envie de rouler quelle que soit la destination, rien que pour le plaisir. Deux cylindres et du couple : la voilà la recette du bonheur à moto ! Et qu'il est beau ce moteur, et sous tous les angles. Après le Maroc, pays magnifique, la Stelvio a été pour moi l'autre belle surprise de cet essai.

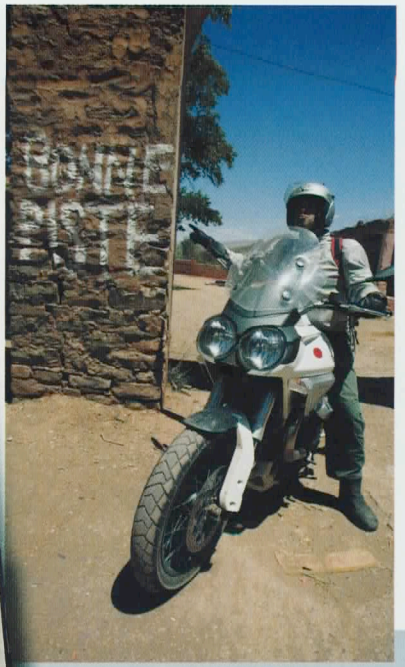
Jour 4. Le paysage devient lunaire, on passe en mode raid, et les motos montrent ce qu'elles ont dans le moteur

de caractère ! Il gronde, éructe, vibre, pousse, le tout sans jamais s'essouffler. *« Un véritable pilon ce moteur ! Tu le sens battre sous ton c.. »*, commente Gilles en descendant de la bête. On ne saurait mieux dire... RAS aussi du côté de la transmission, dorénavant discrète, voire agréable. La Triumph propose une tout autre partition. Son trois-cylindres est une sorte de perfection mécanique qui s'adapte à toutes les situations. Souple, plein comme un œuf (son couple maxi est atteint dès 3 600 tr/min) et puissant dans les tours (presque 110 ch !), il ne suscite aucune réserve tant son spectre d'utilisation est large... Le contraire du twin bavarois qui, bien qu'efficace, ne délivre aucune sensation. Ça pousse, mais sans panache. La faute à une linéarité que l'on n'attendait pas d'un bicylindre. Il faut aussi prendre soin de le laisser « vivre » entre 2 000 et 5 000 tours, et éviter de taquiner le haut du compte-tours, qui n'offre rien de plus. Du côté de la transmission, l'ensemble boîte-couple conique sait se faire discret (pour ce genre d'architecture, s'entend). Reste le cas Varadero. Fidèle à sa signature, son twin se résume en trois mots : ●●●

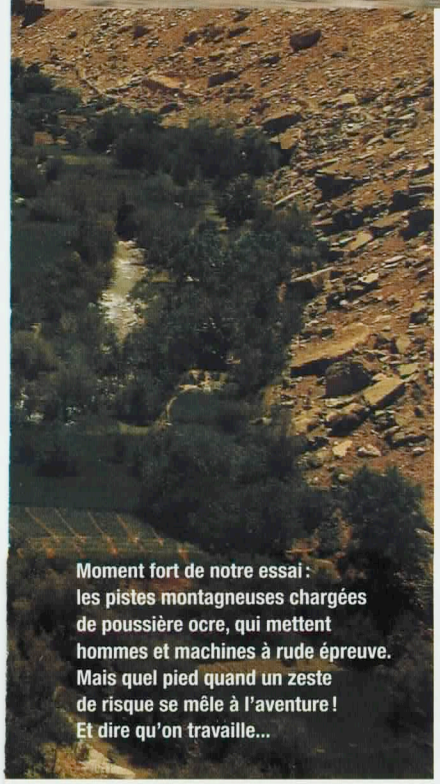
●●● souplesse, discrétion, efficacité. Que dire de plus ?
Côté freinage, les commentaires font le grand écart, depuis « exceptionnel » pour la BMW (presque mieux qu'une hypersport !) jusqu'à « médiocre » pour la KTM (fourche molle, freinage peu puissant), en passant par « très bien » pour la Honda, la Guzzi et la Triumph. De quoi jouir en toute sérénité des superbes paysages de la vallée du Dades, dont la géologie s'apparente à celle des États de l'Ouest américain (Arizona, Nouveau Mexique), jusqu'à notre halte du soir : Boumalne Dades.

Et maintenant, en piste ! Pour les hommes comme pour les machines, c'est le moment de vérité de cet essai : une journée dédiée exclusivement à la piste, dont 150 km entre les montagnes du

Ouarzazate.... Un nom évocateur d'Orient et de ses mystères... Plus prosaïquement, une ville à l'architecture berbère classique, plantée au milieu du désert, et aux nombreux contrôles policiers, comme dans toutes les villes. Pour les éviter, privilégier les villages.



Avec cette fausse image de gros trail, la Varadero est une usurpatrice. Lourde, confortable comme un SUV à 50 000 €, c'est tout simplement une excellente GT ! Laissez-la donc sur la route, elle vous le rendra au centuple.



Moment fort de notre essai : les pistes montagneuses chargées de poussière ocre, qui mettent hommes et machines à rude épreuve. Mais quel pied quand un zeste de risque se mêle à l'aventure ! Et dire qu'on travaille...

Jbel Sarho, itinéraire qualifié de difficile par les conducteurs de 4x4 rencontrés auparavant. Ça promet... Détenteur de la seule carte du groupe, Étienne prend la tête au guidon de la Tiger. Malgré les pneus routiers, la garde au sol est bonne et, au prix de dérapages fréquents, il arrive à tenir le chemin. Derrière, ça pousse quand même au c.. Debout sur les repose-pieds « spécial TT », enserrant des cuisses la fine autrichienne, Gilles, notre enduriste maison, enfume tout le monde. De toute évidence, il s'amuse comme un fou, exécutant travers à l'accélération et dérives au freinage. La moto lui obéit au doigt et à l'œil. Suivent la BMW et la Guzzi, qui ne se quittent pas d'un sabot (moteur), les deux offrant des prestations presque similaires... à ceci près que, sur la BMW, l'effort à fournir est moindre. Plus légère de 20 kg, dotée d'un centre de gravité plus bas et d'un guidon extralarge (gros bras de levier), elle est plus facile à manier dans les ornières que la Guzzi. Mais où est passé Stephen ? Il n'est plus derrière...

Comparée à ses copines de route, la Varadero offre un tableau de bord très classique et peu fourni. De plus, il ne dispose pas de jauge de carburant ! Le manuel d'utilisation de la moto indique qu'à la mise sous tension, l'écran digital affiche l'autonomie restante. On cherche encore...

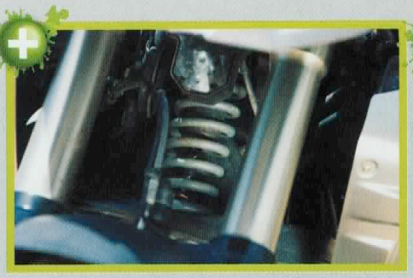
Normal, il s'est planté avec la Honda et n'arrive plus à la relever ! Pauvre Varadero... Elle n'est pas à la fête, traîne son gabarit comme une croix, et la manier sur cette piste difficile est un calvaire. Passée dans les mains d'Étienne, elle le gratifie d'un tout-droit (merci l'ABS non déconnectable...) et d'une chute à l'arrêt (le poids, encore...). Non, décidément la Varadero n'est pas faite ●●●

SUITE DU TEXTE PAGE 50

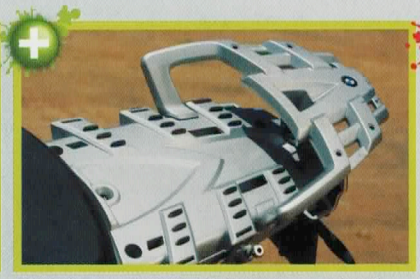
LE MAROC
COMMENT S'Y RENDRE

Profiter des paysages sublimes du Maroc a, bien évidemment, un coût... Pour s'y rendre à moto, plusieurs solutions s'offrent à vous. Commençons par la plus chère, le bateau de Sète (Hérault) à Tanger. Comptez environ 700 € et plus d'une journée de traversée. Onéreux, mais de loin le moins fatigant. Autre option, le bateau de Barcelone à Tanger, où il est possible de trouver des tarifs proches des 300 €, mais il faut « pousser » jusqu'en Catalogne... Dernière solution, Gibraltar-Tanger, où les billets sont bon marché (comptez moins de 100 €), mais la traversée de l'Espagne est longue et ennuyeuse (poids lourds, routes monotones, etc.). Dernière possibilité, la voiture avec remorque. Si vous partez à deux motos, c'est une solution envisageable, mais il faudra laisser véhicule et remorque quelque part durant votre « raid ».

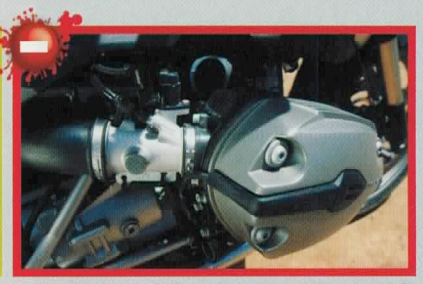
Pour notre périple à 5 motos, la solution la plus économique a été de prendre la camionnette Moto Mag avec une remorque, tracer du siège du journal, en région parisienne, jusqu'à Marrakech (2 500 km !) avec 2 machines dans le fourgon et les 3 autres sur la remorque, trois personnes se relayant au volant et les deux autres « aventuriers » faisant le trajet en avion (Transavia proposant les meilleurs tarifs de Paris à Marrakech).
Une fois sur place, le coût journalier, par personne et par moto, est correct. Nourriture et logement sont bon marché (un repas complet vous coûtera moins de 10 €), tout comme l'hébergement (dîner, coucher et petit dej' pour 30 €). Seul le carburant approche les tarifs « européens », avec le litre de sans plomb au-dessus de l'euro (environ 1,10 €). Cela dit, votre consommation sur place sera nettement inférieure à votre conso habituelle, vu les moyennes kilométriques qu'autorisent les routes et la circulation locale. Comptez 50 km/h de moyenne horaire pour vos déplacements. Une donnée à bien prendre en compte pour organiser votre voyage...
Finalement, c'est le trajet jusqu'au Maroc qui vous demandera le plus de sacrifices financiers. Bon voyage !



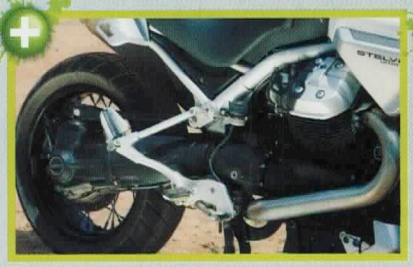
Le train avant Telelever est un modèle de précision. Après un temps d'adaptation, on en profite en « plantant » des entrées de courbe dignes d'un bon roadster ! Mais cela ne va de pair qu'avec un ESA en mode « sport ».



Un vrai 4x4 cette moto ! Selle passager déposée, elle peut accueillir de quoi aller au bout du monde. Si en plus vous retirez le porte-paquet, la plage de chargement gagne près de 40 cm en longueur ! Assez pour emporter sa maison en vacances...



Drôle de twin... Côté performances, il n'y a rien à dire, mais question sensations, on reste sur sa faim. Linéaire, peu mélodieux et s'essoufflant vite, il n'aura ému aucun d'entre nous... Comme quoi, entre efficacité et sensations, il y a une marge...

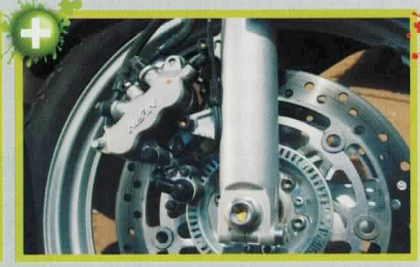


Ah le twin Guzzi... Cette manière de « cavaler » et le sentiment qu'il donne de ne jamais s'essouffler sont un plaisir sans fin. Ajoutez une transmission désormais douce et discrète, et vous obtenez l'ensemble qui a le plus enthousiasmé notre troupe !

« Regarde-moi bien dans les yeux », semble dire la belle de Mandello del Lario. Esthétiquement, la Stelvio ne donne pas dans le consensus mou. On est dubitatif au premier contact, puis on s'habitue. À défaut du coup de foudre, la relation durable...

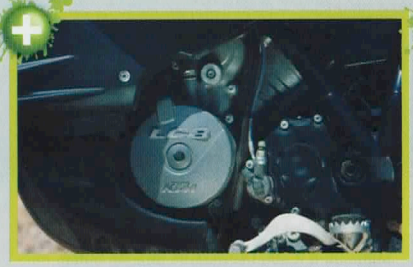
Le sabot moteur en plastoc à deux balles, on n'aime pas ! Outre qu'il ne remplit pas sa mission (protéger le carter moteur, ndlr), il donne un côté bas de gamme à la moto. Il aura d'ailleurs éclaté à la première pierre... Vite, un beau sabot alu, signore Guzzi !

Matez-moi ça ! Une selle large avec un renflement antiplongée, de grosses poignées passager, une distance selle/repose-pieds reposante, la Varadero sait recevoir. Si vous roulez souvent en duo, essayez-la en priorité.



Spécialité maison : le freinage couplé avec l'ABS. Un vrai plus pour la sécurité, surtout avec une machine de ce poids ! Impossible, en revanche, de le déconnecter. Sur sol glissant et instable, il intervient à tout bout de champ. Pénible...

Haute, large, longue, lourde, la Varadero est un bestiau dont il faut constamment s'occuper... Elle aura échappé à trois d'entre nous lors de manœuvres délicates (demi-tours, évitements, etc.). C'est en fait le centre de gravité haut perché qui la pénalise.



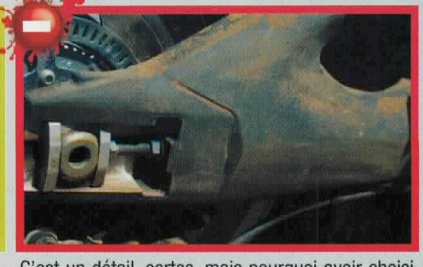
Le twin de la KTM ne peut renier ses origines sportives. Vif, puissant et sonore, il n'a aucun mal à catapulter l'Adventure quand on ouvre. Mais ces performances se paient... à la pompe ! C'est le plus gourmand de ce comparatif.

Enfin une machine qui assume son appellation ! Seul trail grosse cylindrée en 21' à l'avant, la KTM penche sans ambiguïté pour le TT. Notez la finition d'ensemble : jante Excell, axe de roue et écrou en aluminium creux, visserie « torx ». Un bel objet.

Les échappements hauts en inox non doublés n'offrent aucune protection antichaleur et sont extrêmement dangereux ! On peut y rester collé en un rien de temps. Bilan : brûlure au 3e degré, avec infection... Il y a des claques qui se perdent !

Bien que moins caractériel que celui de la Speed Triple, le bloc de la Tiger reste sympathique. Souple, rond, puissant, le trois-pattes s'accommode de toutes les situations de conduite et se marie bien avec l'esprit de la « Tigère ».

Roues de 17', jantes à bâtons, pneus routiers, la Triumph louche délibérément sur la route. Surprenante sur piste (bonne garde au sol, stabilité correcte), c'est néanmoins sur du bitume lisse qu'elle donne le meilleur.



C'est un détail, certes, mais pourquoi avoir choisi un revêtement « granuleux » pour le bras oscillant ? Il retient toutes les salissures (poussière, graisse de chaîne, etc.) et ne facilite pas la vie de ceux qui aiment avoir une machine nickel chrome.

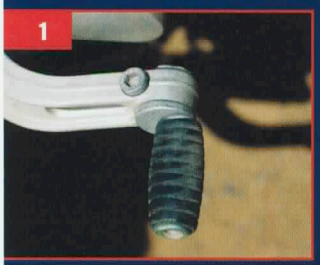
AU QUOTIDIEN

ASPECTS PRATIQUES

Commandes. Freins avant réglables, par molette 5 positions sur les Guzzi et Triumph, par vis sur les KTM, BMW et Honda. Les leviers d'embrayage se règlent par molette 4 positions sur les Guzzi et Triumph, par vis sur les BMW et KTM, et rien pour la Honda. Pour toutes, sélecteur et pédale de frein sont réglables en hauteur, la Guzzi possédant en plus un réglage par excentrique de l'entraxe sélecteur et pédale de frein/repose-pied (photo 1).

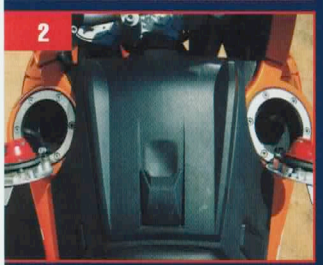
Rétroviseurs. Tous assurent leur rôle. Aucunes vibrations persistantes ne viennent perturber la vision. En plus, ceux de la Guzzi sont beaux.

1



Béquilles. Guzzi, KTM et BMW offrent une centrale et une latérale. On apprécie la centrale pour le graissage de la chaîne ou la réparation d'une crevaison (testée sur la KTM lors de l'essai). L'ergot de la béquille latérale de la Guzzi est mal placé (trop proche du sélecteur). La KTM est la plus dure à béquiller, l'ergot étant caché derrière le repose-pied passager. Sur la Triumph et la Honda, l'entretien de la chaîne secondaire se fera en utilisant la seule béquille latérale.

2



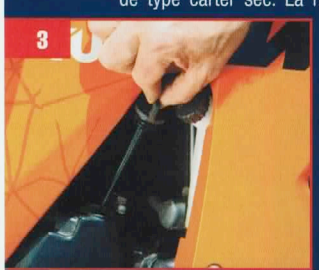
Carburant. Tous les bouchons sont montés sur charnière. Les orifices de remplissage des BMW et Guzzi, d'un diamètre plus petit prévu pour recevoir le 95 sans plomb sont moins pratiques. Seule la KTM est équipée de deux réservoirs qui communiquent (photo 2).

Bagages et antivol. Porte-paquet sur les BMW, KTM et Honda, avec ergots d'arrimage. La Guzzi et la BMW sont équipées d'origine d'une structure pouvant recevoir des sacoches latérales. Guzzi, KTM et Honda offrent des vide-poches bien pratiques. La Honda et la BM peuvent accueillir sous la selle un U standard, la Triumph et la Guzzi un mini U, la KTM... rien.

ENTRETIEN COURANT

Huile moteur. Niveau par bouchon-jauge situé sur le carter moteur pour la Honda et la Triumph. Le moteur de la KTM est de type carter sec. La nourrice d'huile se trouvant derrière le radiateur droit, l'appoint, aisé, se fait par bouchon-jauge (photo 3). Sur la BMW, la lecture se fait par hublot, et le remplissage par le cache arbre à cames gauche. La jauge de la Guzzi se situe juste en dessous du cylindre gauche. Gare aux brûlures.

3



Chaîne secondaire. Par axe poussé sur la KTM et la Triumph, par axe tiré sur la Honda. Les repères de tension sur la Triumph et la Honda sont exploitables pour un bon centrage de la roue, pas ceux de la KTM.

4

Trousse à outils. La plus complète est celle de la KTM. La trousse de la Honda est au standard japonais, mais offre une rehausse qui permet de maintenir le réservoir levé pour le changement de la bougie du cylindre arrière. Celle de la Triumph ne permet que le réglage de l'amortisseur et la tension de chaîne. La BMW propose... un tournevis et une clé ! La Guzz', rien.

Suspensions. Sur la KTM, fourche et amortisseur sont réglables en compression, détente, et précontrainte. Côté fourche, idem sur la Guzzi et la Triumph : compression sur un bras, détente sur l'autre. Enfin, tous les amortisseurs sont réglables en précontrainte et détente (molettes accessibles pour la KTM, Guzzi et Honda, photo 4). Sur la BMW, avec l'ESA, tout est au guidon avec trois modes à disposition : normal, sport et confort. Un réel plus.

Choc des cultures... Nous nous souviendrons longtemps de la rencontre souriante et amicale avec ce bédouin et sa monture, un âne mâle de trois ans, dont le prix moyen, au cours du bourricot, est de 1 500 dirams (150 euros). Une petite fortune ici.

••• pour les chemins de montagne ! Les heures passent, et avec elles, leur cortège de petites misères : chute de la BMW, protège-carter moteur de la Guzzi explosé sur une pierre (il est en plastique !) et crevaison de la KTM (galère avec les pneus à chambre). Bon gré mal gré, nous arrivons de nuit à bon port (Nekob), fourbus après quelque 6 heures de piste... mais heureux d'avoir emmené ces grosses machines au bout de leurs capacités... et des nôtres !

Verdict. Retour sur Marrakech, non sans un petit détour par la vallée du Drâa et ses palmeraies de carte postale : la route, pas trop difficile, nous permet de digérer nos émotions. C'est aussi le temps du bilan, les kilomètres de route étant propices à la réflexion. La moto idéale pour une aventure au Maroc est tributaire de l'itinéraire que vous lui choisirez. Si vous privilégiez le « baroud », jetez-vous sur la KTM, sans oublier les valises optionnelles pour emmener vos effets et un stage d'enduro pour exploiter au mieux les possibilités de la belle. En cas d'option mixte route-piste, la BMW et la Moto Guzzi Stelvio devraient combler vos attentes. Polyvalentes, elles sauront être des alliées en toutes circonstances. On le savait déjà pour la BMW, mais on avait des doutes sur les capacités de la Moto Guzzi. Les voici levés. De l'avis de tous, la Stelvio est la vraie révélation de ce séjour ! Elle s'est affranchie de tout et a su charmer ceux qui en ont pris le guidon. Un vrai plébiscite !

Quant à la dernière possibilité, le « tout-route », incontournable si vous roulez à deux, la Varadero, pour son confort de limousine, en solo comme en duo, apparaît comme le meilleur choix pour enquiller les kilomètres jusqu'à plus soif et sans le moindre souci.

Eh oui, le panneau « verglas fréquent » est à prendre au sérieux. Le col du Tizi-n–tichka culmine à 2 300 mètres, et lors de notre passage, la température n'y dépassait pas les 5 ° C (contre 30 ° C dans la vallée).

Enfin, si vous ne roulez qu'en solo sur route, la Triumph reste la plus amusante à piloter à rythme enlevé. Trail endurisant, vrais trails routiers ou routières déguidées, le choix reste large. N'est-ce pas l'essentiel ? ■

AXEL MELLERIN
PHOTOS STEPHEN CAILLET
AVEC LA PARTICIPATION DE GILLES LARUE, D'ÉRIC LACOSTE ET D'É. G.-M.

PETITS TRACAS
CIRCULATION, US & COUTUMES

« Quand la mouise frappe, elle frappe à l'aveugle ! » **Mais avec une affection particulière pour la 990 Adventure, seule moto à chambre à air et victime de trois crevaisons. Les raisons ? Un excès d'optimisme dans un contact avec une pierre pinçant la chambre avant (réparation qui lâchera quelques heures plus tard), puis l'introduction d'un beau clou de tapissier à l'arrière au passage d'un village. Heureusement, en Afrique, tout se répare, surtout les pneumatiques. Et pour pas cher : 3,50 € à chaque fois. À ce prix-là, on en aurait presque redemandé ! La piste a aussi eu raison du sabot moteur en plastique de la 1200 Stelvio (pas étonnant !), matériel trop faible pour un usage TT. Mais c'est la Varadero qui aura le plus souffert des chutes dues à son poids élevé. Trois pertes d'équilibre à l'arrêt ont mangé les flancs de carénage et cintré le guidon.**

Il faut aussi se préparer à argumenter, parfois longuement, avec les vendeurs de tous poils (fossiles, colliers, couteaux berbères ou dattes) qui surgissent dès que l'on descend de selle. Le tourisme représente une manne de devises importante, et nombre d'habitants souhaitent en récupérer une part. Un conseil : préparer de la petite monnaie. Quant à la demande de stylos par les enfants, mieux vaut y satisfaire en passant par une école. Moins drôle, le passage à la frontière peut être le théâtre d'une demande appuyée de bakchich, en échange d'un « coup de main » dans les démarches administratives. Agaçant.

VERDICT

	BMW	HONDA	GUZZI	KTM	TRIUMPH	
MÉCANIQUE						
Caractère moteur	3	3	4	4	4	Le gros twin de la Moto Guzzi nous fait penser aux locomotives à vapeur d'antan. Plus le rythme augmente, plus les deux grosses gamelles se mettent à l'unisson.
Souplesse	4	4	3	2	4	
Boîte de vitesses	3	4	4	2	4	
Transmission	4	4	5	4	3	
PARTIE-CYCLE						
Rigueur	4	3	4	3	4	Avec l'ESA en mode sport, la BMW GS file sur la route comme un tapis volant. Pratique, son Telelever conserve une assiette constante au freinage.
Maniabilité	3	2	3	4	4	
Freinage	5	3	4	2	4	
Suspensions	4	3	4	4	4	
VIE À BORD						
Prise en main	4	3	4	4	5	Malgré une selle fine comme une poutre de gymnaste, l'assise de la KTM offre un confort de très bon niveau. On peut rouler des heures sans souffrir du fessier.
Équipement	5	4	4	3	4	
Aspects pratiques	5	3	3	1	2	
Confort/protection	5/5	5/5	3/5	4/4	3/2	
Duo	4	4	4	3	3	
SÉCURITÉ						
ABS/freins couplés	oui/non	oui/oui	oui/non	oui/non	oui/non	ABS, freins couplés, la Honda Varadero se distingue sur route avec ces systèmes performants et sécurisants. Sur piste, on aimerait débrancher l'antiblocage.
Rétro	3	3	4	3	4	
Warning	oui	oui	oui	oui	non	
Éclairage	3	4	4	2	2	
BUDGET						
Prix d'achat	2	2	1	2	3	Au chapitre budget, les gros trails coûtent cher... Tarif, révisions, ils font payer leurs prestations. Au prix d'achat, la Triumph ... triomphe. Mais ce n'est pas un vrai trail.
Entretien	3	2	3	2	3	
Consommation	5	3	4	2	4	
Rapport qualité/prix	3	2	2	3	4	

Jour 5. Fourbus, mais heureux d'avoir emmené ces grosses motos au bout de leurs capacités... et des nôtres !

BUDGET (en euros)

	BMW	HONDA	KTM	GUZZI	TRIUMPH
PRIX DE LA CASSE					
Jante avant	307	614	266	**959**	673
Garde-boue avant	195	166	179	193	162
Tube de fourche	305	144	341	171	122
Guidon ou demi-guidons	**251**	82	139	151	112
Maître-cylindre de frein avant	**292**	231	210	183	35
Levier de frein avant/ embrayage	53/51	35/15	43/53	**88/90**	35/34
Rétroviseur complet/clignotant	59/37	63/54	38/15	38/48	69/48
Optique de phare complet	344	**559**	182	347	333
Carénage: avant/flanc/bulle	-/175/116	147/468/270	23/257/49	119/**651**/199	**472**/232/188
Pédale de frein arrière/sélecteur	108/81	121/131	59/73	68/67	86/83
Repose-pied conducteur	40	**81**	44	n. c.	48
Réservoir d'essence	751	758	**2472**	219	702
PRIX DE L'USURE					
Boîtier ECM	446	1121	481	940	**1632**
Silencieux d'échappement	730	663	797	**1250**	578
Jeu de plaquettes avant	81	51	47	67	**92**
Filtre à huile/filtre à air	14/20	11/56	11/35	13/13	13/32
Amortisseur (ou paire)	834	590	**1363**	444	886
Kit chaîne (courroie)	cardan	225	239	couple conique	229
RÉVISION					
Fréquence de révisions	10000 km	6000 km	7500 km	10000 km	10000 km
Révision majeure	40000 km	24000 km	15000 km	20000 km	20000 km
Prix de la révision majeure	environ 260 €	environ 300 €	environ 460 €	environ 380 km	environ 300 €
*Coût moyen avec vidanges, filtres, bougies, réglages, vérifications et M.O.					
ASSURANCE				Sources Mutuelle des motards	
Villes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes
rc + pj/a + cc	476 €/354 €	476 €/354 €	476 €/354 €	476 €/354 €	582 €/428 €
+ vol et incendie	795 €/567 €	795 €/567 €	795 €/567 €	762 €/545 €	947 €/672 €
rc : responsabilité civile - pj/a : protection juridique/assistance - cc : corporelle conducteur - Tarif avec coefficient de réduction de 0,80 (bonus 20 %)					

Au risque de se répéter, nous ne comprenons toujours pas les fréquences des révisions des motos ! Tous les 6000 km pour la Honda, mais pourquoi faire ? les huiles modernes tiennent largement 20000 km, les injections ne se dérèglent pas et les distributions modernes sont sans entretien... Toutes les autres sont à loger à la même enseigne.
Quant au prix des pièces détachées, on observe beaucoup de disparités entre les constructeurs. La même pièce peut aller du simple au triple ! Le pompon revient à KTM, avec un réservoir facturé 2475 € – en fait, 1235 € par demi-réservoir, donc en cas de chute, on ne change que le côté endommagé, mais bon, ça fait cher quand même !

FICHE TECHNIQUE Données constructeur

	BMW R 1200 GS
MOTEUR	
Type	bicylindre à plat refroidi par air 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse)	1170 cm³ (101 x 73 mm)
Taux de compression	12 à 1
Puissance maxi	105 ch (77 kW) à 7500 tr/min
Couple maxi	11,7 m.kg (115 N.m) à 5750 tr/min
Alimentation	injection électronique Ø 47 mm
Norme dépollution	Euro 3
Bruit*	90 dB à 3750 tr/min
TRANSMISSION	
Embrayage	monodisque à sec
Boîte de vitesses	6 rapports
Étagement boîte	1re, 36 % - 2e, 50 %, - 3e, 65 % 4e, 80 % - 5e, 90 % - 6e, 100 %
Transmission finale (rapport)	par arbre et couple conique (11 x 32)
PARTIE-CYCLE	
Cadre	treillis tubulaire en acier, moteur porteur
Suspension Av	Telelever, déb. 190 mm
Réglages	précharge du ressort (hors ESA)
Suspension Ar	monoamortisseur, déb. 200 mm
Réglages	préch. du ressort et dét. (hors ESA)
Frein Av (étrier x pist.)	2 disques, Ø 305 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier x pist.)	1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.)
Pneu Av - Pneu Ar	110/80 x 19 - 150/70 x 17
Réservoir (réserve)	20 litres (4)
Poids à sec	203 kg
PRATIQUE	
Coloris	noir, gris, bleu, orange
Prix de la carte grise	de 149 € à 253 €
Prix	13790 €

* VALEUR D'HOMOLOGATION AUX 2/3 DU RÉGIME

→ MESURES DE MOTO MAGAZINE

→ BMW
Puissance: 107 ch à 7816 tr/min
Couple: 11,5 m.kg à 5843 tr/min

→ HONDA
Puissance: 92,7 ch à 7733 tr/min
Couple: 10,1 m.kg à 6105 tr/min

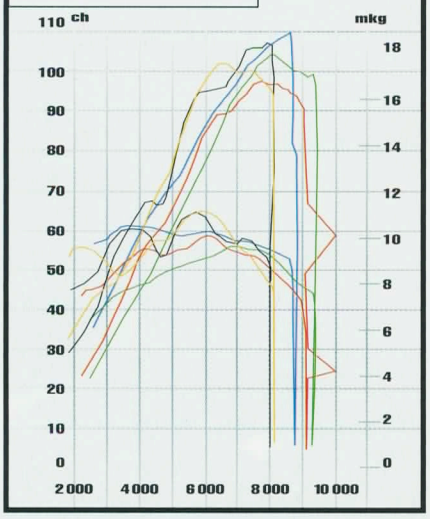
→ KTM
Puissance: 104 ch à 8138 tr/min
Couple: 9,7 m.kg à 6892 tr/min

→ MOTO GUZZI
Puissance: 101,3 ch à 6530 tr/min
Couple: 11,5 m.kg à 5979 tr/min

→ TRIUMPH
Puissance: 109,7 ch à 8618 tr/min
Couple: 10,6 m.kg à 3653 tr/min

PUISSANCE & COUPLE

ESSAI EFFECTUÉ SUR BANC FUCHS CHEZ STANDARD MOTOR, 3 ROUTE DE CORBEIL 91230 MONTGERON

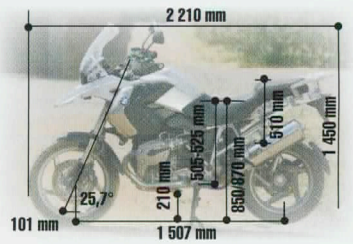


Question couple, la Triumph exhibe la courbe la plus pleine, et sur la route, ce « coffre » omniprésent se sent ! La KTM aussi offre une courbe régulière, mais un ton en dessous côté m/kg. Derrière, la Honda n'est pas mal, avec un léger « mou » vers les 4800 tr/min (que l'on sent légèrement au guidon). Les mauvais élèves ? BMW et Guzzi, avec, pour la première, un méga trou à l'approche des 5000 tours (mais discret au roulage) et pour la seconde, une grosse baisse de couple entre 3000 et 4000 tours (très perceptible). Le meilleur rapport poids-puissance va à la Triumph, le plus mauvais à la Honda.

	BMW
ÉTALONNAGE COMPTEUR	
À 50 km/h - 90 km/h - 130 km/h	47 km/h - 85 km/h - 125 km/h
REPRISES	
De 50 à 90 km/h solo*	5" - 97 m
De 90 à 130 km/h solo*	4"8 - 150 m
Dépassement de sécurité**	7" - 244 m
CONSOMMATION	
Moyenne de l'essai	5,3 l/100 km
Mini - maxi	4,5 l/100 km - 5,7 l/100 km
Autonomie avant réserve (+ réserve)	300 km (+ 70 km)

*SUR LE DERNIER RAPPORT. **TEMPS ET DISTANCE POUR DÉPASSER UN SEMI-REMORQUE, MOTO ACCÉLÉRANT À PARTIR DE 85 KM/H SUR LE QUATRIÈME RAPPORT.

Une fois de plus, le 3-cylindres Triumph fait montre de ses performances, en s'adjugeant les reprises de 50 à 90 et de 90 à 130 km/h. Le bloc KTM, lui, s'octroie le dépassement de sécurité, une épreuve qui favorise les moteurs nerveux. Quant au flat BMW, il enterre tous les autres twins sur le 90/130. C'est aussi le plus sobre de la bande, un bon point de plus... Qualité que ne partage pas le twin autrichien, qui gloutonne 1 à 1,5 litres de plus aux 100 km que ses copains de route. Pas glop !



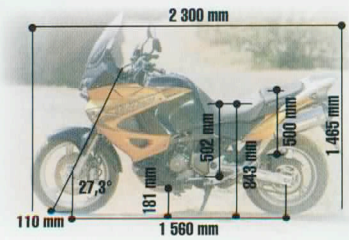
Poids avec plein : 248 kg
Répartition du poids : Av 51 %, Ar 49 %
Diamètre de braquage : 5,50 m

→ POUR
- Polyvalence
- Confort
- Châssis sûr
- Cardan

→ CONTRE
- Moteur peu expressif
- Tout en options...
- Tarif avec les options

HONDA 1000 VARADERO	KTM 990 ADVENTURE	MOTO GUZZI 1200 STELVIO	TRIUMPH 1050 TIGER
bicylindre en V à 90° refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	blcylindre en V à 75° refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 90° refroidi par air 4T, culbuté, 4 soupapes par cylindre	3-cylindres en ligne refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
996 cm³ (98 x 66 mm)	999 cm³ (101 x 62,4 mm)	1151 cm³ (95 x 81,2 mm)	1050 cm³ (79 x 71,4 mm)
9,8 à 1	11,5 à 1	11 à 1	12 à 1
93,7 ch (69 kW) à 7 500 tr/min	106 ch (78 kW) à 8 250 tr/min	105 ch (77 kW) à 7 500 tr/min	106 ch (76 kW) à 9 400 tr/min
9,9 m.kg (98 N.m) à 6 000 tr/min	10,1 m.kg (100 N.m) à 6 750 tr/min	11 m.kg (108 N.m) à 6 400 tr/min	10 m.kg (100 N.m) à 6 250 tr/min
injection électronique Ø 42 mm	injection électronique Ø n. c.	injection électronique Ø 50 mm	injection électronique Ø 46 mm
Euro 3	Euro 3	Euro 3	Euro 3
91 dB à 4 000 tr/min	90 dB à 4 125 tr/min	94 dB à 3 500 tr/min	90 dB à 4 700 tr/min
multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	monodisque à sec	multidisque en bain d'huile
6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
1re, 33 % - 2e, 51 %, - 3e, 66 % 4e, 78 % - 5e, 88 % - 6e, 100 %	1re, 33 % - 2e, 45 %, - 3e, 58 % 4e, 71 % - 5e, 86 % - 6e, 100 %	1re, 39 % - 2e, 51 %, - 3e, 64 % 4e, 77 % - 5e, 89 % - 6e, 100 %	1re, 36 % - 2e, 51 %, - 3e, 64 % 4e, 77 % - 5e, 86 % - 6e, 100 %
par chaîne (16 x 47)	par chaîne (16 x 42)	par arbre et couple conique (12 x 44)	par chaîne (18 x 44)
type « Diamant » en tubes d'acier	treillis tubulaire en acier	double berceau interrompu en acier	périmétrique en aluminium
fourche Ø 43 mm, déb. 155 mm	fourche inversée Ø 48 mm, déb. 210 mm	fourche inversée Ø 50 mm, déb. 170 mm	fourche Ø 43 mm, déb. 150 mm
aucun	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression
monoamortisseur, déb. 145 mm	monoamortisseur, déb. 210 mm	monoamortisseur, déb. 155 mm	monoamortisseur, déb. 150 mm
précharge du ressort	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente
2 disques, Ø 296 mm (3 juxt.)	2 disques, Ø 300 mm (2 juxt.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)
1 disque, Ø 256 mm (3 juxt.)	1 disque, Ø 240 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 282 mm (2 juxt)	1 disque, Ø 255 mm (2 juxt.)
110/80 x 19 - 150/70 x 17	90/90 x 21 - 150/70 x 18	110/90 x 19 - 180/55 x 17	120/70 x 17 - 180/55 x 17
25 litres (4)	19,5 litres (4)	18 litres (3,3)	20 litres (4)
251 kg	209 kg	218 kg (214 kg sans ABS)	202 kg (198 kg sans ABS)
noir, gris, jaune or	orange, blanc	noir, gris, rouge	noir, blanc, orange
de 135 € à 230 €	de 135 € à 230 €	de 149 € à 253 €	de 135 € à 230 €
12 390 €	13 150 €	14 290 € (13 600 € sans ABS)	11 600 € (10 600 € sans ABS)

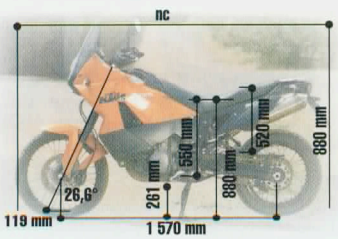
HONDA	KTM	MOTO GUZZI	TRIUMPH
47 km/h - 86 km/h - 123 km/h	47 km/h - 84 km/h - 123 km/h	48 km/h - 86 km/h - 125 km/h	49 km/h - 86 km/h - 123 km/h
5"4 - 150 m	5"7 - 110 m	4"8 - 92 m	4"2 - 84 m
6"4 - 199 m	6" - 187 m	6"4 - 198 m	4"5 - 140 m
7"4 - 254 m	6"6 - 236 m	7"4 - 253 m	7"1 - 246 m
5,9 l/100 km	6,4 l/100 km	5,7 l/100 km	5,5 l/100 km
5,2 l/100 km - 7 l/100 km	5,7 l/100 km - 8 l/100 km	5,3 l/100 km - 6 l/100 km	4,6 l/100 km - 5,9 l/100 km
350 km (+ 65 km)	240 km (+ 60 km)	255 km (+ 55 km)	290 km (+ 70 km)



Poids avec plein : 276 kg
Répartition du poids : Av 45 %, Ar 55 %
Diamètre de braquage : 5,15 m

→ POUR
- Confort royal !
- Homogénéité châssis-moteur sur route
- Freinage couplé

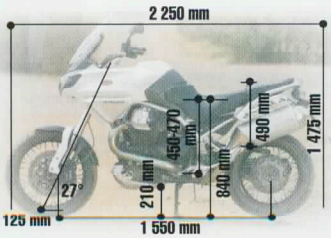
→ CONTRE
- Poids et gabarit
- Usage piste
- Chère pour une « ancienne »...



Poids avec plein : 235 kg
Répartition du poids : Av 48 %, Ar 52 %
Diamètre de braquage : 5,80 m

→ POUR
- Aptitudes route-tout terrain
- Moteur vif et puissant
- Style original

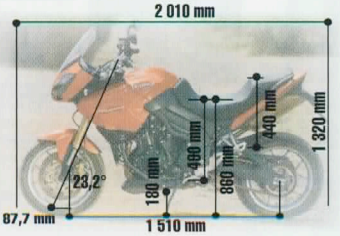
→ CONTRE
- Boîte rugueuse
- Moteur peu souple
- Pas de jantes tubeless !!



Poids avec plein : 268 kg
Répartition du poids : Av 48 %, Ar 52 %
Diamètre de braquage : 6,30 m

→ POUR
- Tenue de route
- Moteur enchanteur !
- Transmission et cardan discrets

→ CONTRE
- Selle et suspensions dures
- Sabot moteur en plastoc !
- Tarif



Poids avec plein : 228 kg
Répartition du poids : Av 52 %, Ar 48 %
Diamètre de braquage : 5,70 m

→ POUR
- Moteur sachant tout faire
- Confort-position de conduite
- Tarif contenu

→ CONTRE
- Boîte de vitesses un peu dure
- Capacité d'emport
- Usage chemins